



Notre expert technique Larry Rumbol nous communique ce rapport personnel sur le développement de OIL SPY:

“Je suis propriétaire de voitures de collection depuis plus de 30 ans et ai possédé une sélection d’automobiles allant d’une MG 1931 en passant par différentes MG B et Triomphe TR3 pour finir par une ménagerie d’autos classiques de rallye. J’ai participé à de nombreux rallyes alpins internationaux (classique) et j’ai toujours croisé les doigts espérant que toutes les longues soirées de préparation m’épargneraient de faire partie des malheureux qui tombent en panne la première fois que leur voiture est malmenée. Tout cela bien sûr dans un pays étranger, au milieu de la neige, la nuit et seul dans les montagnes! Heureusement, j’ai été chanceux.

Ce qui n’a pas toujours été le cas pour l’achat de voitures. En de trop nombreuses occasions ce que je pensais être un “bon” moteur ne l’était pas malgré, entre autre, les tests de compression faits avec soin. J’ai commencé alors à chercher comment je pourrais rapidement tester mes voitures (et des acquisitions futures), un peu comme un bilan sanguin nous dirait que quelque chose ne va pas et que d’autres examens sont nécessaires.

L’huile de moteur est aussi importante pour les voitures que le sang pour les humains. Je me suis alors tourné vers la tribologie (étude du frottement, de la lubrification et de l’usure). Très rapidement, l’on m’a orienté vers les laboratoires d’analyse pour y envoyer un échantillon. Tout cela était très bien mais a) onéreux, b) prend trop de temps et c) quel est le bon moment pour faire le test? Avant l’épreuve, après les réglages, les réparations, la nuit avant la course, le dimanche matin etc! Non, ce n’était pas la solution. J’ai alors cherché ce qui se faisait avant les tests de labo et voici ce que OIL SPY est: vieille (ayant fait ses preuves) technologie relancée.

Une goutte d’huile tiède (température normale du moteur) depuis la jauge sur le milieu du papier spécial se répand en une tache qui identifie des problèmes sérieux, cela en 15 minutes environ. Le mieux est de mettre un petit récipient sous le papier au moment du test. Les vieux moteurs ne sont pas aussi performants et certains sont vraiment crasseux surtout au niveau du cycle de combustion.

Une fois la tache répandue, regardez le point central. Si la couleur est d’un marron pâle clair ou doré, tout va bien. Il y a de grandes chances que ce soit un peu plus

foncé, ce qui est normal aussi, mais quand la tache est sans équivoque d'un marron très foncé, c'est signe de présence de carbone, sédiments, particules d'usure et oxydes. Tous solides et dépôts poisseux seront évidents. Plus le centre est foncé plus la condition de l'huile est pauvre.

Le cercle suivant (celui autour du point central) est celui qui montrera si l'huile est oxydée. Encore une fois, une huile neuve présentera une couleur dorée-marron pâle qui se dégradera au fur et à mesure que la condition de l'huile se détériore pour donner une tache d'un marron de plus en plus foncé. Si le point du milieu migre aussi dans cet anneau, l'huile est de condition très pauvre et doit être remplacée le plus vite possible. Cependant, il y a de grandes chances que cet anneau soit plus pâle que le centre.

L'astuce avec ce test est d'établir un historique et vous apprendrez très vite quelle est l'image "idéale" pour votre voiture et son moteur. Par exemple, 5000 km parcourus lors de sorties-promenades le week-end montrera un certain mode de dégradation de l'huile (si vous faites le test tous les 1500 km par ex.) alors que 2000 km sans s'arrêter à toute allure auront un effet très marqué sur l'état de l'huile au point de nécessiter une vidange suivant le type de moteur, sa condition, la température de l'huile, la façon de conduire, etc.

Un résultat pâle signifie que l'huile n'est pas oxydée, hydrolysée (eau), thermiquement dégradée, épaisse ou fortement contaminée par des débris, sédiments ou du glycol.

Si il y a de l'eau dans l'huile vous verrez une couronne de pointes autour des bords extérieurs du second cercle (comme plus haut). Ce ne seront pas de grandes pointes mais elles seront suffisamment évidentes si de l'eau est présente dans l'huile. Cela peut signifier que vous avez un problème d'étanchéité du carter et qu'une condensation importante ne s'évacue pas. De même, de nombreux courts trajets avec un moteur froid peuvent produire cet effet. Encore une fois, apprenez le "mode" de votre moteur au cours de plusieurs tests. Si vous n'utilisez pas d'antigel cela peut désigner une fuite du joint de culasse. Si vous utilisez un antigel cette couronne sera colorée suivant le type d'antigel. Rechercher des signes d'apparition d'un "effet mayonnaise" dans le bouchon de réservoir sera trop tard, le dommage aura été causé depuis longtemps.

Quand la tache est "prise", la porter à la lumière pour voir si vous examinez de façon significative un anneau extérieur jaune translucide. Si c'est le cas, il y a du carburant dans l'huile. Mauvais. Je dis de rechercher un anneau *significatif* car il y aura toujours un cercle fin de démarcation d'environ 1mm tandis que les différentes substances sont absorbées et dissipées. Cet anneau sera évident si il y a un problème. Cela peut être une usure des cylindres et/ou une sur-alimentation en carburant, un problème d'allumage, de réglage des soupapes, une mauvaise carburation ou encore un starter récalcitrant. Quel que soit le problème il est fort probable qu'il soit passé totalement inaperçu et qu'il endommagera les qualités de

lubrification et de refroidissement de l'huile – chaque fois que vous conduisez, plus de carburant est ajouté. Cet anneau s'évaporant avec le temps, il est important de prendre note du résultat.

OIL SPY est aussi un excellent test à pratiquer lors d'un achat éventuel. Quelle meilleure manière de remarquer de potentiels problèmes? De même si vous vendez une voiture, c'est un très bon test à effectuer devant un hypothétique acheteur afin de lui prouver qu'il n'y a aucun souci. Et si vous avez gardé un historique de l'état de votre huile c'est encore mieux!

OIL SPY cartes-test se glisseront parfaitement dans un portefeuille juste pour cet usage.

En conclusion:

1) un point central, 2) un anneau autour, 3) possibilité de "pointes" autour et 4) un autre anneau translucide (peut être coloré). Quatre signes majeurs à rechercher pour sauver votre moteur.

Pour répondre aux esprits cyniques: OIL SPY n'est pas un simple vieux bout de papier!

C'est un papier spécialement élaboré aux qualités d'absorption, de diffusion et de dispersion donnant un résultat constant au fil du temps de manière EXACTE pour être utilisé scientifiquement comme un outil préventif de maintenance. Un des moins chers qui peut vous faire économiser énormément d'argent.

Malheureusement (une opinion purement personnelle) les huiles modernes sont un compromis pour les "vieilles" voitures pour de nombreuses raisons que je n'aborderai pas ici sachant que le sujet peut déclencher de vives discussions de part et d'autre! Au moins avec un kit OIL SPY dans la boîte à gants vous pouvez réduire vos risques d'avoir un problème."

Vous pouvez nous contacter au 0044- 1590 689 777 ou visiter notre site internet www.oil-spy.com

END